

A ESTAÇÃO CENTRAL DE MAPUTO NO CONTEXTO DAS POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÓNIO EDIFICADO DE MOÇAMBIQUE: ESTUDO DE CASO

BRUNO J. NAVARRO*

RESUMO

Análise da relevância da preservação do património histórico-cultural, por meio de um estudo de caso a respeito da Estação Central de Maputo.

PALAVRAS-CHAVE: património, história, cultura, Estação Central de Maputo

ABSTRACT

Analysis of relevance of the preservation of cultural and historical patrimony through a case study of Maputo Railway Station.

KEYWORDS: patrimony, history, culture, Maputo Railway Station.

INTRODUÇÃO

Os últimos trinta anos do século XIX, em Moçambique, ficaram marcados por importantes convulsões políticas, determinadas pela emergência de ambições coloniais, por parte de algumas das principais potências europeias, para quem aquele apetecível território africano, sob histórica jurisdição portuguesa, representava, objectivamente, um impertinente embaraço e, sobretudo, um alvo muito apetecível, atendendo às vulnerabilidades da sua administração. Portugal, pequeno país da periferia da Europa, recentemente despojado das opulências imperiais do Brasil, ferido no seu orgulho secular de país colonizador e a procurar novos designios para um ambicionado ressurgimento nacional, ver-se-ia, nessas circunstâncias, impelido para um derradeiro desforço diplomático que lhe permitisse consolidar a sua preponderância política no periclitante equilíbrio de forças regional. A estratégia passaria por dotar as colónias ultramarinas das infraestruturas

* Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia – CIUHCT / FCT-UNL, Portugal.

fundamentais para conseguir potenciar o povoamento, controlo efectivo e o crescimento económico da província, requisitos que a Conferência de Berlim (1884-1885) haveria de consagrar como essenciais para a legitimação do direito de colonizar¹. Para atingir esse desiderando, Portugal procurou, por um lado, solucionar o problema da definição de fronteiras com a assinatura de tratados com a República da África Meridional (Transvaal) em 1869; com a Alemanha, em 1886, e com a Inglaterra, em 1891 – na sequência da crise internacional desencadeada pelo controverso *Ultimatum* inglês (1890) e pela reclamação britânica da posse das “terras confinantes com a baía de Lourenço Marques” que, em 1875, suscitara e arbitragem internacional da França². Por outro lado, abalçou-se na concretização de um conjunto de investimentos em obras públicas que contribuíram, positivamente, para o incremento da actividade comercial na região sul-africana, com repercussões expressivas no desenvolvimento da província moçambicana e particular incidência em Lourenço Marques (hoje Maputo) que, sendo um presídio inóspito, ainda em 1876 se transfigurou rapidamente em capital de província, em 1898, um dos centros urbanos de maior desenvolvimento em África³. Nesse período candente de progresso, baseado numa estratégia de apropriação do território, “que tinha por pedras angulares a construção civil e o caminho-de-ferro”⁴, os engenheiros portugueses, que integraram as expedições de obras públicas e as missões de reconhecimento da

¹ Valentim Alexandre, “O Império Africano (séculos XIX-XX) – as linhas gerais” in *O Império Africano. Séculos XIX e XX*, coordenado por Valentim Alexandre, Lisboa, Colibri, 2000, p. 17-22. V. tb. Allen Isaacman e Barbara Isaacman, *Mozambique. from Colonialism to Revolution, 1900-1982*, Hampshire, Gower, 1983, p. 21; v. tb. Carmen M. Radulet, “O general Joaquim José Machado e a política africana” in *A África e a instalação do sistema colonial (c. 1885-c. 1930). III Reunião Internacional de História de África*, dirigida por Maria Emília Madeira Santos, Lisboa, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 2000, p. 41.

² V. Alcântara Guerreiro, *Quadros da história de Moçambique*, Lourenço Marques, v. 2, Imprensa Nacional de Moçambique, 1954, p. 405. V. tb. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, *Nova história da expansão portuguesa*, v. 10: *O Império Africano 1825-1890*, Lisboa, Estampa, 1998, p. 645-648; v. 11: *O Império Africano (1890-1930)*, Lisboa, Estampa, 2001, p. 473-476.

³ V. Malyn Newitt, *História de Moçambique*, Mem-Martins, Europa-América, 1997, p. 350. V. tb. Alfredo Pereira de Lima, *Lourenço Marques*, Lisboa, Editorial de Publicações Turísticas, 1963, p. 11-13; José Manuel Fernandes, *Arquitectura e urbanismo na África Portuguesa*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2005, p. 27.

⁴ Alfredo Pereira de Lima, *Casas que fizeram Lourenço Marques*, separata de *STVDIA – Revista quadrimestral*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, n. 24, ago. 1968, p. 48-49.

Sociedade de Geografia de Lisboa e da Comissão Permanente de Geografia, foram os grandes responsáveis pelo “lançamento do último período do colonialismo português nesta parte de África”⁵.

ESTAÇÃO CENTRAL DE CAMINHOS DE FERRO – O PROJECTO E A CONSTRUÇÃO

A Estação Central de Caminhos de Ferro de Maputo, um dos edifícios públicos mais antigos da cidade capital de Moçambique, localizado na antiga Praça Azeredo (mais tarde Praça Mac-Mahon, actualmente Praça dos Trabalhadores)⁶, foi projectada em 1906 pelo capitão de engenharia Alfredo Augusto Lisboa de Lima, então Director dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, para substituir um edifício mais antigo, feito de madeira e chapa zincada⁷, contemporâneo da implementação inicial da linha de caminho de ferro que, desde 1895, ligava estrategicamente o porto marítimo de Lourenço Marques às valiosas regiões mineiras da República do Transvaal⁸. O projecto de uma nova estação ferroviária coexistiu com o lançamento dos trabalhos de construção de uma outra ligação por caminho-de-ferro, entre Lourenço Marques e a Suazilândia, iniciada em 1905 e concluída parcialmente em 1912, que haveria de suscitar uma intensa polémica internacional⁹.

⁵ José Capela, “O *Ultimatum* na perspectiva de Moçambique. As questões comerciais subjacentes”, in *Actas do Seminário «Moçambique: Navegações, Comércio e Técnicas»*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, [Lisboa], 1998, p. 266-267. V. tb. António José Telo, *Lourenço Marques na política externa portuguesa: 1875-1900*, Lisboa, Cosmos, 1991, p. 34-39; Maria Emília Madeira Santos, *Das travessias científicas à exploração regional em África: uma opção da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Centro de Estudos de Cartografia Antiga, Série Separatas, n. 222, Lisboa, 1991, citado por Carmen M. Radulet, op. cit., p. 43; Alexandre Lobato, *Quatro estudos e uma evocação para a história de Lourenço Marques*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1961, p. 9; idem, *Economia, engenharia e história*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1967, p. 29-45.

⁶ V. A. Rosado, *Como era Lourenço Marques há 50 anos*, Lourenço Marques, [s.n.], 1949.

⁷ Cf. Luigi Corvaja, *Maputo: desenho e arquitectura*, Maputo, FAPF, 2003, p. 101.

⁸ Para uma abordagem ao controverso diferendo diplomático entre Portugal, Inglaterra e as suas colónias africanas, em torno da posse de Lourenço Marques e da ligação ferroviária entre Lourenço Marques e o Transvaal, ver António José Telo, op. cit., passim. V. tb. Alfredo Pereira de Lima, *Para a história das comunicações em Lourenço Marques*, Lourenço Marques [s.n.], 1974, p. 155-162.

⁹ V. A. A. Lisboa de Lima, “O caminho de ferro da Suazilândia”, *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, n. 7, jul. 1904, p. 222-241; e n. 8, ago. 1904, p. 265-282. Em 1912 a construção parou em Goba, assim permanecendo até 1956, altura em que Inglaterra e Portugal negociaram a conclusão do projecto, concretizada em 1964 (v. Amélia Neves de Souto, *Guia bibliográfico para o estudante de História de*

Nas memórias justificativa e descritiva do projecto de construção, Lisboa de Lima identificava um conjunto de razões que impunham a realização daquela obra. Desde logo, o argumento da inadequação da estação antiga para corresponder às exigências logísticas, decorrentes do crescente movimento ferroviário e, paralelamente, para permitir o funcionamento adequado dos serviços gerais dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, cuja actividade se ressentia da exiguidade das instalações existentes:

Os empregados estão cumulados em pequenos espaços, mal se podendo passar entre as mesas onde trabalham, e tendo alguns de trabalhar aos dois e dois em uma mesma mesa por não haver espaço para uma melhor solução. Alguns dos serviços que convinha por todos os motivos serem instalados junto da direcção num mesmo edifício têm actualmente de ser conservados separados por falta de acomodações. Os serviços de construção por exemplo estão instalados na casa destinada a moradia do director. Os cofres das pagadorias não estão nos gabinetes dos pagadores por não haver aí espaço suficiente, estão no gabinete do subdirector, armários de arquivos estão pelos corredores, etc., etc.¹⁰

Depois, por imperativos do decoro nacional, uma vez que aquela estação arruinada, “com a madeira podre ou carcomida pela formiga”, verdadeiro ponto negro das “instalações dos serviços públicos em Lourenço Marques” desprestigiava Portugal, “perante nacionais e estrangeiros”, contrastando flagrantemente com as estações congéneres de Durban, Joanesburgo, Pretória e Cape Town, “nossas concorrentes no serviço do Transvaal”, mas também com as recentes “instalações do porto, com o material circulante dos comboios de passageiros e comodidades desses comboios, com as restantes estações ao longo da nossa linha, pois é a pior delas todas”¹¹. Acrescia ainda a urgência da demolição da velha estrutura para a viabilização do projecto de construção do edifício da nova alfândega, permitindo, simultaneamente, o reordenamento urbano daquele local, com o prolongamento da avenida Garcia Rosado e a abertura de duas vias que ligassem a Praça Azeredo à Avenida Teixeira de Sousa e ao cais marítimo. Finalmente, a nova

Moçambique 200/300 – 1926/1930. Dissertação [Licenciatura em História], Maputo, Universidade Eduardo Mondlane, 1994, p. 134).

¹⁰ *Projecto da nova estação de Lourenço Marques. Memórias justificativa e descritiva*. Arquivo Histórico Ultramarino, Direcção dos Caminhos de Ferro do Ultramar, Cx. 2774, 1B.

¹¹ *Ibidem*.

estação impunha-se por razões de ordem económica que interessavam directamente ao estado português, uma vez que o espaço de 13000^m², ocupado pela estação antiga, ficava situado num dos locais mais valiosos da cidade, podendo ser facilmente rentabilizado, com o recurso ao aluguer ou venda daquela extensa faixa de terreno. Do mesmo modo, o edifício onde, até então, funcionavam os serviços de direcção e administração dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques ficaria desocupado, depois da construção da nova estação, abrindo-se, conseqüentemente, várias possibilidades de utilização: “ou o estado o vende com as instalações que ele tem, ou o pode alugar, e, neste caso, pode até ser alugado a pessoal dos C.F.L.M.” para habitações; ou o pode aproveitar para nele instalar quaisquer serviços públicos – por exemplo, a direcção do porto¹².

A nova estação deveria, por isso, servir para reunir “todos os serviços próprios da estação e todos os serviços de direcção, administração geral dos caminhos de ferro, os de exploração, movimento, tráfego, fiscalização e estatística, contabilidade, pagadoria, etc., e ainda as secretarias de via e obras e tracção e oficinas. Destinar-se-ia “exclusivamente ao tráfego de passageiros, bagagens e remessas de grande velocidade”, apenas admitindo, por esse motivo, comboios mistos e de passageiros. Estaria totalmente vocacionada para a satisfação do público utilizador. Deveria contemplar a existência de restaurante, botequim e bilhar, à semelhança do que já acontecia nas infra-estruturas congêneres do sul de África; atender a todas as exigências de comodidade e conforto “em todas as instalações destinadas a ser apresentadas ou frequentadas pelo público, que, na África do Sul, tem exigências muito superiores às que, em igualdade de categorias sociais, tem na Europa”; e obstaculizar a livre passagem para além da gare, no recinto da estação, atendendo, desse modo, aos “usos e costumes da África do sul”, contrários ao “pagamento dos chamados bilhetes de gare nas estações”. Por fim, deveria prever a existência de uma sala de conferências, genericamente destinada aos vários congressos e conferências, realizadas, anualmente, “entre empregados das diversas administrações sul-africanas, onde são discutidos assuntos de interesse comum”¹³.

¹² Ibidem.

¹³ Ibidem.

As características do projectado edifício de dois pisos, composto de um corpo principal paralelo à Praça Azeredo e de duas alas laterais, ficavam copiosamente descritas por Lisboa de Lima:

No pavimento térreo, na ala esquerda e parte do corpo principal, ficam localizados o restaurante com suas dependências e botequim; esta parte das instalações ocupa uma área que talvez pareça exagerada, contudo não o é, atendendo aos hábitos e ao meio para que é destinada. Encravada nas dependências e restaurante fica uma das escadas de acesso para o 1º andar; a seguir, e ainda na parte esquerda do edifício, fica uma repartição destinada a correio, telégrafo e telefone; todas estas instalações são acessíveis tanto pelo lado da praça Azeredo como pela gare. Ao centro do edifício, no corpo saliente, há um vestíbulo e uma ampla entrada para a gare, comunicando com o compartimento destinado a verificação das bagagens de mão. Na parte direita do edifício ficarão instalados o gabinete e o escritório do chefe da estação, repartição do movimento e o telégrafo internacional. E, finalmente, no lado direito um vestíbulo e a escada principal, os serviços de tesouraria e pagadoria e o de saúde, todos acessíveis ao público, quer pelo lado da gare, quer pelo exterior. Na gare teve-se em vista separar para cada um dos lados as repartições necessárias ao serviço de recepção e chegada e aos serviços de expedição e partida de comboios, para o que foram destinadas as duas linhas da esquerda para os comboios a partir e as duas da direita para as chegadas; todo o serviço de estação propriamente dito fica alojado em três edifícios separados da construção principal; na do centro há o telégrafo privativo do caminho-de-ferro, salas de espera para passageiros de 1ª e 2ª classe e para senhoras, lampianista, polícia, etc. Dos dois edifícios laterais, o da esquerda é destinado à venda de bilhetes e despacho de bagagens chegadas e a delegação da Alfândega. Separada do edifício central há uma instalação de retretes, urinóis e lavatórios. Entre os edifícios laterais e o principal há duas passagens cobertas, uma para a entrada de passageiros e bagagens, e outra para a saída. A gare compõe-se de 4 plataformas longitudinais cobertas, tendo 8^m de largura e 90^m de comprimento cada uma, reunidas por uma outra transversal de 10^m de largura por 56^m de comprimento. Adoptou-se o sistema de coberturas parciais para as plataformas, deixando a descoberto o espaço ocupado pelas linhas, em vez de uma cobertura geral, em atenção às condições climáticas de Lourenço Marques. Para o 1º andar o acesso faz-se por duas escadas, sendo a principal na ala direita, comunicando com a rua e outra na parte esquerda do edifício comunicando com a gare. É neste pavimento que ficam instaladas todas as repartições da direcção e demais serviços do caminho-de-ferro [...], havendo ao centro uma ampla sala destinada a reunião das conferências periódicas em que as diversas administrações dos

caminhos de ferro, da África do sul, se reúnem para discutir os assuntos que dizem respeito aos serviços combinados. Os vãos dos madeiramentos da parte principal do edifício podem ser destinados a moradias de contínuos e guardas e aos arquivos. Entre os dois corpos laterais salientes e o corpo central há, no pavimento térreo, duas *loggias* e no primeiro andar duas varandas que não só servem para estabelecer comunicações entre diversas partes do edifício como também para isolar dos raios directos do sol as repartições instaladas na frente principal¹⁴.

A nova estação ferroviária de Lourenço Marques, orçada em 235.000\$000 reis¹⁵, possuiria fundações em betão e arcos de tijolo, paredes de “alvenaria hidráulica de pedra até ao nível do pavimento térreo e daí para cima em alvenaria de tijolo, tendo-se preferido este material à pedra por ser susceptível de maior rapidez na construção, se prestar melhor à ornamentação e não se perder tanto espaço, visto a menor espessura que é necessário dar às paredes”¹⁶. Os rebocos seriam constituídos de “argamassa hidráulica passada a desempenadeira e os interiores pintados a óleo, como é uso na localidade”¹⁷. Os pavimentos de todos os compartimentos do piso térreo seriam de “ladrilho mosaico, assente sobre uma camada de betão de 0,20^m de espessura, utilizando-se betonilha na pavimentação das plataformas, madeira sobre vigamentos de madeira, cobertos com uma camada de ‘Lanitite’, no primeiro andar, e pavimento de ladrilho mosaico, assente sobre abobadilha de tijolo e vigamento de ferro, nas varandas”¹⁸. Todos os tectos seriam estucados com sancas e ornatos simples. Relativamente às coberturas utilizar-se-iam, no edifício principal e respectiva cúpula, “chapas de ‘Eternite’ (asbesto), tendo-se preferido este material por

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Ibidem*. Nas Memórias descritiva e justificativa, Lisboa de Lima informa que, à data da sua tomada de posse como Director dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, existia já um projecto e orçamento para a construção de uma nova estação, orçado em 560.000\$000, não constando, porém, que “tivesse sido submetido à consideração das estâncias superiores. Depois de revisto tal projecto, e devidamente por mim considerado, entendi dever pô-lo de parte por excessivamente caro, e porque, quer nas suas disposições gerais, quer na distribuição em detalhe do edifício se não atendeu devidamente às necessidades do serviço. As condições climatéricas de Lourenço Marques não haviam também sido devidamente consideradas naquele projecto. Por todas estas razões julguei de necessidade que se fizesse este novo projecto da estação de Lourenço Marques”.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ *Ibidem*.

ser mais leve e isolador do calor”; armações de madeira ou ferro; nas plataformas da gare e nos dois pequenos edifícios autónomos, “chapa galvanizada e ondulada sobre armação de ferro”¹⁹.

A Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar, chamada a pronunciar-se sobre o projecto de Lisboa de Lima, a 29 de Dezembro de 1906, sugeriu algumas alterações de pormenor, referentes sobretudo à utilização de alguns materiais de construção, que em nada diminuam o resultado final. Salientavam, até, a sua inteira concordância com a construção desse edifício que consideravam “dotado de certa grandeza de linhas como convém a obra tão importante numa cidade que aspira a rivalizar com as da África do Sul”²⁰. Também a imprensa da época haveria de tecer rasgados elogios ao projecto, salientando a elegância e a imponência majestática do novo edifício que, depois de concluído, se afirmaria como “uma das mais belas estações da África do Sul”²¹.

Os trabalhos de construção, a cargo da firma Buccellato & Irmão, ter-se-ão iniciado em 1908²². A 19 de Março de 1910 foi inaugurado, informalmente, o cais da nova estação de Lourenço Marques, pelo então Governador-Geral, Freire de Andrade²³. As obras no edifício principal haveriam de se prolongar até 1916, justificando-se parcialmente este atraso pelo facto de grande parte do material de construção ser proveniente da Europa²⁴, constando ainda que “a sua gigantesca cúpula em bronze veio da África do Sul, onde foi fundida expressamente para este edifício e a sua colocação constituiu empreendimento muito difícil para a época”²⁵. O *Anuário de Lourenço Marques*, desse ano de 1916, não escondia um certo comprazimento pelo desfecho da empreitada:

A nova estação do caminho-de-ferro que levou dois anos a fazer foi inaugurada no dia 19 de Março de 1910. O edifício da Administração,

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Cf. *Parecer da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar*, Arquivo Histórico Ultramarino, Direcção dos Caminhos de Ferro do Ultramar, Cx. 2472, 1B.

²¹ Cf. *Revista de Obras Públicas e Minas*, v. 41, p. 59, 1909. V. tb. *Ilustração Portuguesa*, Lisboa, 14 fev. 1916, p. 222.

²² Alfredo Pereira de Lima, *Edifícios históricos de Lourenço Marques*, Lourenço Marques, Tipografia Académica, 1966, p. 173-174.

²³ José Mattoso (Dir.), *Património de origem portuguesa no Mundo: arquitectura e urbanismo*, vol. *África, Mar Vermelho, Golfo Pérsico*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2010, p. 561.

²⁴ Cf. *Anuário de Lourenço Marques 1915*, Lourenço Marques, A. W. Bayly, [s.d.], p. 34.

²⁵ Alfredo Pereira de Lima, *Edifícios históricos de Lourenço Marques*, p. 174. V. tb. Luigi Corvaja, op. cit., p. 101.

que fica situado em frente da estação, está já concluído. Ao longo das duas faces principais do edifício da estação ficam duas *gares* bastante largas; o edifício central tem belas salas de espera, um excelente bufete e outras instalações para passageiros de ambos os sexos. Também ali se vê um lindo jardim e algumas palmeiras ornamentais muito artisticamente dispostas²⁶.

A ESTAÇÃO CENTRAL DE MAPUTO NO CONTEXTO DAS POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÓNIO CULTURAL DE MOÇAMBIQUE

A relevância da Estação Central de Maputo no conjunto do património edificado de Moçambique pode ser analisada sob diferentes perspectivas, de que nos ocuparemos nesta abordagem histórica. De um lado, a qualidade intrínseca do edifício principal, *máxime* a sua imponente fachada (que alguns autores atribuem ao arquitecto José Cristiano de Paula Ferreira da Costa²⁷), enquanto admirável exemplar arquitectónico, putativo representante de um estilo “classicante “francês”, de *fin de siècle*”, mais tardio²⁸, ou porventura influenciado pelo denominado “estilo vitoriano”, muito em voga em Joanesburgo, no final do século XIX²⁹. Por outro lado, pode ser abordado enquanto parte integrante do património urbano histórico³⁰, ilustrativo de uma determinada fase da arquitectura de cidade colonial, neste caso específico correspondente a um quadro edificatório de iniciativa pública, encorajado pelos planos de urbanização de Joaquim José Machado e de António José de Araújo (1887-1895), que se prolonga pelos anos 20 do século XX matizando, de forma coerente, o período pujante de fixação, consolidação e evolução da estrutura urbana primitiva de Lourenço Marques, caracterizada pela progressiva adopção do betão e do ferro nas construções³¹. Finalmente, poder-se-ia considerar a sua

²⁶ Cf. *Anuário de Lourenço Marques 1916*, Lourenço Marques, A. W. Bayly, [s.d.], p. 34.

²⁷ Cf. José Mattoso, op. cit., p. 561; João Sousa Morais (“Património Urbano de Maputo: notas sobre o quadro edificatório”, *Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa*, n. 5, maio 2005, p. 73) atribui o projecto da estação dos caminhos-de-ferro aos “arquitectos (sic) Alfredo Lima, Mário Veiga e Ferreira da Costa”.

²⁸ V. José Mattoso, op. cit., p. 561.

²⁹ Cf. Alfredo Pereira de Lima, *Casas que fizeram Lourenço Marques*, p. 53. V. tb. Luigi Corvaja, op. cit., p. 48.

³⁰ V. Françoise Choay, *Alegoria do património*, Lisboa, Edições 70, 2010, p. 209-213.

³¹ Anthony Coulls, *Railways as World Heritage Sites*, [s.l.], International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), 1999, p. 10; v. tb. José Mattoso, op. cit., p. 229 e 557-558; João Sousa Morais, *Maputo. Património da Estrutura e Forma Urbana*.

dimensão patrimonial “afectiva”, enquanto antiguidade nacional³², ícone dos caminhos de ferro de Moçambique, elemento fulcral na construção da identidade nacional moçambicana, com um peso estruturante na emergência das suas dinâmicas económicas e sociais³³ e que, ainda hoje, mantém a sua funcionalidade original, constituindo essa sobrevivência um factor de valorização acrescida, enquanto imagem arquetípica, vinculadora da memória colectiva³⁴.

A EVOLUÇÃO DA IMAGEM DO OBJECTO ARQUITECTÓNICO

Como vimos anteriormente, a construção de uma nova estação central do caminho de ferro em Lourenço Marques, dotada de todas as comodidades contemporâneas e com evidente intencionalidade estética, inseria-se, genericamente, num contexto de afirmação internacional do poder colonial português e, mais especificamente,

Topologia de Lugar, Lisboa, Horizonte, 2001, p. 85-128 e 193: “Esta realidade da capital moçambicana é resultante do peso da praxis urbanística temporal, interactuante com a tipologia edificatória, face à indissociabilidade de ambas, cujo resultado se desenha na tipologia do lugar. Mesmo quando o edificado parece autonomizar-se do traçado, concorrendo entre si, como acontece nos anos 60, sendo a Baixa disso um exemplo, o peso dos seus elementos primários garante a lógica da identidade do lugar [...]. A arquitectura da cidade de Maputo surge então do entendimento dos factos urbanos, evidenciando-se o papel do edificado no tecido urbano [...], adquirindo o estatuto de edificado excepcional, portador de uma memória colectiva urbana, e assumindo-se com estatuto de monumento”; Luigi Corvaja, op. cit., p. 48-58 e 69: “No campo da arquitectura, obviamente, o período mais rico a considerar, com excepção das poucas construções fortificadas que remontam ao período primordial das Descobertas e das conquistas, é o do estabelecimento do poder colonial, e, portanto, o que vai desde o fim do século XIX até às primeiras décadas do século XX, correspondente, aproximadamente, à difusão na Europa dos estilos ecléctico e secessionista, período em que um processo de excertos produz uma miríade de linguagens híbridas, mas contudo ainda rico de promessas. Também nessa altura se desenvolve um tipo de arquitectura particular, a chamada “colonial” importada sobretudo do Reino Unido e da França, nas possessões do Ultramar, América e países da África Central e Austral”; v. tb. Alfredo Pereira de Lima, *Casas que fizeram Lourenço Marques*, p. 58-61; idem, “A contribuição decisiva do cimento”, *Boletim da Câmara do Comércio de Lourenço Marques*, n. 10, 4. trim. (out./dez.) 1968, p. 103-112; idem, “Para um estudo da evolução urbana de Lourenço Marques”, *Boletim Municipal. Organização das Secções Cultural e de Propaganda*, n. 7, Edição da Câmara Municipal de Lourenço Marques, 31 dez. 1970, p. 13-16; José Manuel Fernandes (et al.), *Moçambique 1875-1975. Cidades, Território e Arquitectura*, [s.l., s.n.], 2006, p. 59-68 e 142-154; Daniel Jouanneau, *Le Mozambique*, Paris, Karthala, 1995, p. 185-186.

³² Françoise Choay, op. cit., p. 106.

³³ Idem, ibidem, p. 253. V. tb. Anthony Coulls, op. cit., p. 2-5.

³⁴ Alexandre A. Ferreira, *Moçambique. 1489-1975*, Lisboa, Prefácio, 2007, p. 427. V. tb. Anthony Coulls, op. cit., p. 9-10.

num plano geral de fomento da colónia moçambicana, a partir da cidade de Lourenço Marques, visando a afirmar a sua potencialidade comercial e económica, como alternativa aos territórios sul-africanos, seus vizinhos, na esfera de influência do império britânico. O imponente edifício seria, desde logo, adoptado como símbolo da ideia de modernidade e cosmopolitismo (“entrepot of civilizations: a delightfully-coloured puzzle of races”³⁵) que se pretendia associar à capital de Moçambique, apresentada como uma verdadeira porta de entrada de um país próspero, que o estado português franqueava a todas as nações empenhadas nas causas da Humanidade³⁶. Para além da evidente preocupação em valorizar a cidade, como importante entreposto comercial, surgiram, progressivamente, campanhas de charme, dirigidas às populações das cidades vizinhas, que procuravam captar os correspondentes fluxos turísticos para um destino vincadamente multicultural, moderno, exótico e luxuriante, com praias paradisíacas; jardins deslumbrantes; avenidas largas e limpas, ladeadas por edifícios pitorescos e vivendas encantadoras; dotado de unidades hoteleiras de excelência e casas comerciais de grande exclusividade e distinção que, associadas às inúmeras actividades culturais, sociais, desportivas e de lazer, faziam de Lourenço Marques uma cidade fascinante e vibrante, imprópria para pessoas entristecidas e melancólicas³⁷.

³⁵ “Lourenço Marques – A Cosmopolitan City”, *Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique*, boletim de fev. 1936, p. 7.

³⁶ *Porto de Lourenço Marques. Boletim de Propaganda*, n. 5, jul. 1930. V. tb. *Boletim Geral das Colónias*, n. 21, mar. 1927, p. 116; v. tb. *Boletim Geral das Colónias*, n. 50, ago. 1929; v. tb. Luís Lupi, “Lourenço Marques – cidade que honra Moçambique e Portugal”, in *ibidem*, p. 244-245: “Se nos velhos estados europeus as cidades capitais são os centros vitais de onde parte a orientação moral, intelectual e social, para o resto da nação, em África as cidades são as montras expostas ao mundo, o testemunho da actividade da produção e da civilização distribuídas pelo interior. De todas as cidades coloniais portuguesas é Lourenço Marques, incontestavelmente, a melhor [...]. Quem desembarcar em Lourenço Marques, depois de ter visitado a cidade do Cabo, mundialmente reclamada como notável obra de ingleses, não ficará maravilhado, mas também não sentirá inveja, – antes orgulho, ao verificar uma notável obra que honraria qualquer das mais ricas potências coloniais [...]. A vida em Lourenço Marques difere um pouco da vida nas outras cidades coloniais portuguesas e estrangeiras porque é grandemente cosmopolita. Todos levaram para ali um pouco dos seus costumes e dos seus hábitos, das suas qualidades e dos seus defeitos, adaptando-os à vida colonial portuguesa”.

³⁷ *Lourenço Marques. South Africa's Continental Holiday land*, [s.l.], Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique / The South African Railways and Harbours, 1932, p. 3-34; v. tb. “Lourenço Marques – A Cosmopolitan City”, *Boletim dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique*, fev. 1936, p. 7-9: “Thus, sad people do not here find atmosphere favourable to their futile grievances. Melancholy is the guest

Nos anos subsequentes à conclusão das obras de construção e até final dos anos 30 do século XX, a imagem da estação ferroviária seria profusamente utilizada pela propaganda colonial, em diversas publicações periódicas, bilhetes-postais, livros turísticos e monografias da capital moçambicana, como referência simbólica da sua surpreendente prosperidade. Numa cidade que, por uma espécie de fatalidade climática, não possuía monumentos assinaláveis, destacava-se a imponente beleza arquitetural de alguns edifícios públicos, de entre os quais sobressaia a impressionante estação central, porventura a mais bela construção do género em toda a África, caracterizada, de forma eloquente, neste excerto do *Boletim dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique*:

The aspect is at once massive, elegant, austere and simple. It is no doubt a building to attract attention in any large city. Situated on the East of the magnificently laid out Mac-Mahon Square, it enriches the town by its undeniable architectural value enhancing the perspective beauties, some comparing favourably with any observed in other modern centres of the Southern Hemisphere. Its bluish colour contrasts strikingly with the dark green of the trees growing before it, with the bright green of the lawns and their attractive beds of gay flowers giving abundance of colour and sweet fragrance. It is noteworthy that when this building was erected, many thought it much too large for the requirements of the Port and Railways of this district. Today it is a recognized fact that there is not sufficient room to hold all the departments installed in it, with their daily growing number of employees, through the pressing need imposed by the ever increasing traffic. The ground floor of the central body is of open design to allow easy access to the platforms of the main station of Lourenço Marques, one of the brightest, most airy and beautiful in South África. It is a busy centre. The arrival and the departure of the International fast trains lend it the aspect observed in busy stations of Northern Europe. Apart from its importance from a railway and commercial point of view, it provides a gay and animated scene, when important trains arrive and depart, to which colour is lent by the chic toilettes of the «fair sex»³⁸.

whom Lourenço Marques does not welcome"; v. idem, n. 9, set. 1932, p. 3; idem, n. 7, jul. 1933, p. 5-6; idem, jun. 1940, p. 7-9; v. tb. *Boletim Geral das Colónias*, n. 85, jul. 1932, p. 173-174.

³⁸ "The Lourenço Marques Port and Railway Headquarters", *Boletim dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique*, n. 6, ago. 1930, p. 3; v. tb. "A brief description of the Town", idem, mar. 1936, p. 7; v. tb. idem, fev. 1936, p. 7; idem, maio 1932, p. 1; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1899, 1 fev. 1967, p. 414.

Também a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, em 1934, reproduziria as informações do *Anuário de Lourenço Marques*, referentes àquela obra monumental:

A cidade de Lourenço Marques possui, em relação à sua área, uma estação de caminho de ferro tão importante como a de qualquer outro centro ferroviário da União Sul-Africana. Na estação há duas gares espaçosas, salas de espera e de *toilette* e um excelente bufete. A parte exterior do edifício está ornamentada por um lindo jardim e algumas palmeiras ornamentais. Os escritórios da Administração ficam num sumptuoso edifício anexo à estação. A frente do edifício, de arquitectura majestosa, é formada por colunatas de cada um dos lados da entrada principal, que tem 7 metros de largura, rematando de cada um dos lados com uma pequena fachada em colchete. O salão principal, que está encimado por uma cúpula, mede 47 metros quadrados, e destina-se a reuniões e conferências. Este magnífico edifício custou mais de £50000³⁹.

A partir dos anos 40, que assinalam a criação do Gabinete de Urbanização Colonial, foi evidente a intensificação dos planos governamentais de investimento em “produção urbanística, infra-estrutural e equipamental”, que coexistiu com a emergência fulgurante de uma nova geração de arquitectos, precursores do movimento modernista nos territórios ultramarinos⁴⁰. Nesse contexto de euforia progressista, relativizou-se o protagonismo daqueles edifícios coloniais da “baixa” da cidade que, com o passar dos anos, foram sendo dissociados da imagem inicial de novidade e inovação técnica⁴¹. A estação central dos caminhos de ferro, pelo carácter utilitário da sua função, manteve, obviamente, uma presença central na vida da cidade, comprovada pela evolução consolidada do volume de tráfego de passageiros e mercadorias, até ao momento da independência política de Moçambique⁴². Por outro lado, as suas instalações continuaram a ser utilizadas, frequentemente, na realização de diversos eventos públicos, nomeadamente em

³⁹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1126, 16 nov. 1934, p. 567.

⁴⁰ José Manuel Fernandes (et al.), *Moçambique 1875-1975. Cidades, território e arquitectura*, p. 9-12; v. tb. André Faria Ferreira, *Obras públicas em Moçambique. Inventário da produção arquitectónica executada entre 1933 e 1961*, Lisboa, Edições Universitárias Lusófonas, 2008, p. 9-10 e 26-34.

⁴¹ V. *Boletim Geral das Colónias*, n. 196, out. 1941, p. 75-76; v. tb. “The Lourenço Marques of tomorrow”, *Boletim dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique*, fev. 1941, p. 7-9.

⁴² Maria Clara Mendes, *Maputo antes da independência. Geografia de uma cidade colonial*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1985, p. 293-315.

cerimónias protocolares da Direcção dos Caminhos de Ferro e dos governos da província e da metrópole, salientando-se, nesse particular, as comemorações do 50º e 75º aniversários da inauguração da linha de caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretória⁴³ e, mais recentemente, do centenário da inauguração da estação central de Maputo, a que nos referiremos mais adiante.

⁴³ Em Junho de 1945 decorreram as cerimónias do cinquentenário do caminho-de-ferro de Lourenço Marques que foram oficialmente assinaladas com a inauguração das estações ferroviárias de Komatipoort e de Ressano Garcia. A estação central de Lourenço Marques serviu de ponto de partida para aquelas comemorações: "Na segunda-feira, 23 de Junho, pouco depois das 9 horas, começaram a afluir à estação ferroviária de Lourenço Marques as entidades oficiais que deveriam seguir no comboio governamental a Komatipoort, onde se iniciaram as cerimónias comemorativas do cinquentenário da inauguração da linha férrea que ligou o Transvaal ao mar. Ao mesmo tempo afluíam ali muitas pessoas que tomaram o comboio especial organizado para transportar a Ressano Garcia todos quantos iam assistir às comemorações. A estação ferroviária de Lourenço Marques encontrava-se vistosamente ornamentada com grandes bandeiras nacionais, da cruz de Cristo, pendendo do salão nobre do edifício uma grande bandeira da União da África do Sul, ladeada por duas grandes bandeiras portuguesas. Uma passarela se estendia da rua à plataforma, ladeada de vistosas plantas. Pouco antes da hora marcada já as entidades oficiais de encontravam na estação aguardando a chegada do Sr. Governador Geral e comitiva, que foi recebido à entrada da estação pelo Sr. major de engenharia Francisco dos Santos Pinto Teixeira, após o que se deu a partida do comboio governamental" (v. *Boletim Geral das Colónias*, n. 247, jan. 1946, p. 229-241). Em Junho de 1970, Fernando Seixas, o Director dos Serviços dos C. F. M., anunciava em conferência de imprensa o programa do 75º aniversário da Linha de Caminho de Ferro de Lourenço Marques: "A Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, cónsua da importância do acontecimento, irá assinalar a data da passagem do 75º aniversário da inauguração oficial da linha férrea de Lourenço Marques a Pretória com um ciclo de comemorações que irá de 8 a 17 de Julho próximo, abrangendo aqueles dois períodos, com a participação efectiva da Câmara Municipal de Lourenço Marques. As cerimónias iniciam-se com o descerramento das Armas Nacionais na fachada do primitivo edifício da Estação Central, que foi projecto do engenheiro Lisboa de Lima, em 1908. As armas haviam sido encomendadas em Lisboa, em 1910, pelo então Governador Geral Alfredo Augusto Freire de Andrade, mas nunca chegaram a ser colocadas no lugar que lhes destinara aquele Governador Geral. Tratava-se de uma notável obra de arte de cantaria, que esteve perdida durante muitos anos e só agora foi possível recuperar e identificar. Nesse mesmo dia será descerrada no átrio da Estação Central dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques uma placa em bronze evocativa das cerimónias realizadas nesta cidade com a presença do presidente Kruger, em 15 de Julho de 1895. Essa placa com dedicatória é uma oferta da Administração dos South African Railways à Administração dos Caminhos de Ferro de Moçambique para assinalar a inauguração da linha em Lourenço Marques. Para proceder à cerimónia do seu descerramento desloca-se a esta cidade o Director Geral dos S.A.R., Sr. J. A. Kruger" (*Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique*, Suplemento, jul. 1970, p. 15-18). Refira-se, ainda, complementarmente, a utilização das instalações em eventos como a IV Conferência dos Directores dos Caminhos de

Mas não poderia ambicionar conservar, indefinidamente, o estatuto de grande referencial de modernidade. Se durante os anos 20 e 30 era considerada, nas páginas do *Anuário de Lourenço Marques*, o edifício mais notável da cidade, a partir dos anos 40 passou a partilhar essa distinção com construções mais recentes, como o Palácio da Estatística, a Casa Coimbra, o edifício da Fonte Azul, o Hotel Polana (“um dos melhores de África”), o Hotel Avis, a Escola Técnica, os Paços do Concelho, o Museu Álvaro de Castro (“em sugestivo estilo manuelino”), os edifícios do Instituto Portugal, do Clube Ferroviário, da Alfândega e Girassol⁴⁴. A partir dos anos 50 deixou de constar na relação de edifícios notáveis de Lourenço Marques, sendo mencionado, apenas, como ponto de referência para a identificação e localização de novas edificações. Concomitantemente, chegou a ser apresentada a maquete de um novo edifício para os serviços da Administração dos Caminhos de Ferro de Moçambique, anunciando-se, para breve, a sua construção⁴⁵.

Na década de 60 destacava-se, *en passant*, a sua “característica cúpula de bronze”⁴⁶, enquanto se atribuía notoriedade

Ferro de África Meridional, em 1959 (*Boletim Geral das Colónias*, n. 410, 1959, p. 331); em 1955, por ocasião das visitas do Ministro dos Transportes da África do Sul, do Ministro do Ultramar e do Director dos Serviços dos Portos, Caminhos-de-ferro e Transportes de Angola (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1670, 16 jul. 1957); em 1971, a visita do Ministro das Obras Públicas, Energia e Comunicações da Suazilândia (*Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique*, dez. 1971, p. 11).

⁴⁴ *Anuário de Lourenço Marques*, 1946, Lourenço Marques, A. W. Bayly, [1946], p. 154; v. tb. *Ibidem*, 1947, p. 200.

⁴⁵ *Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique*, jul. 1956. Em 1967 um relatório externo dizia ser “indispensável prever a construção, em Lourenço Marques, dum imóvel para os escritórios da Direcção Geral (custo: 30 milhões de escudos)” (*Estudo sobre os serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes*, tomo 4, v. 1: *Caminhos de Ferro*, Paris, SOFRERAIL, 1967, p. 36). Em 1970, no mesmo boletim, já citado, constava a seguinte informação: “Desde há tempos que vinha a verificar-se a necessidade da mudança para edifício próprio de vários serviços da administração ferroviária, nomeadamente a própria Direcção dos Serviços, as Divisões de Finanças, Serviços Técnicos e Comercial, Estudos e Construção, etc. Abandonando um antigo projecto do imóvel, que terá de ser forçosamente grande, dada a importância e a extensão dos serviços que nele virão a ser instalados, tomando, como é óbvio, em consideração a sua futura expansão, foi escolhido o local da sua implantação, em terreno pertença dos C.F.M. De acordo com o plano de urbanização da cidade, o grande imóvel será implantado na Avenida General Machado, junto à Praça Mac-Mahon, dois nomes de grande significado para os C.F.M. e para o país respectivamente. O anteprojecto do novo edifício foi recentemente posto a concurso” (*ibidem*, jul. 1970, p. 37).

⁴⁶ *Anuário de Moçambique*, 1966, p. 202.

acrescida aos edifícios da Sé Catedral de Nossa Senhora da Conceição, do Palácio da Rádio e aos prédios residenciais da denominada Cidade Nova⁴⁷.

A esse progressivo ofuscamento da imagem da estação central de Lourenço Marques enquanto objecto arquitectónico, sujeito à inclemência do devir histórico, também não seria alheia a considerável expansão da rede de caminhos de ferro por toda a colónia⁴⁸, eventualmente susceptível de retirar visibilidade e centralidade às instalações primitivas, pelo aparecimento de edifícios mais modernos, bem como a circunstância da ascensão paulatina dos serviços de aviação civil nesse território, decorrente da constituição da Direcção Geral dos Transportes Aéreos (DETA), em 1936, e da implementação da Camionagem Automóvel do Caminho-de-ferro, em 1930⁴⁹. Nesse contexto, importa, agora, perceber se, paralelamente à verificação dessa tendência, é possível identificar, com rigor, o processo cultural, identitário, que viria a determinar a sua inscrição, como marco referencial, no conjunto do património edificado moçambicano.

AS POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÓNIO CULTURAL EM MOÇAMBIQUE

A primeira manifestação concreta de sensibilidade política para a preservação da herança patrimonial moçambicana surge em 1940, no contexto de uma sessão do Conselho de Governo de Moçambique, realizada a 9 de Maio. Nessa ocasião, o vogal daquele conselho, capitão Simões Vaz, teria manifestado a sua discordância com uma proposta, ali apresentada, para o alargamento de uma rua, por entender que a sua concretização implicaria a destruição da entrada da antiga fortaleza de Nossa Senhora da Conceição e, simultaneamente, de uma “árvore histórica, onde foi assassinado, pelos indígenas revoltados, em 1883, o governador do Presídio de Lourenço Marques, Dionísio António Ribeiro”⁵⁰. Considerando estarem ameaçados os derradeiros vestígios da histórica ocupação portuguesa, sugeria que eles “fossem conservados com carinho”, tendo em vista a sua preservação e restauração, razão que o impelia a afirmar a “conveniência de ser nomeada uma comissão, ou

⁴⁷ *Ibidem*, p. 203-204.

⁴⁸ *Boletim Geral das Colónias*, n. 301, jul. 1950, p. 129-133.

⁴⁹ *Boletim Municipal de Lourenço Marques*, n. 6, 17 jul. 1970, p. 20-21.

⁵⁰ *Boletim Geral das Colónias*, n. 181, jul. 1940, p. 102.

um homem só, para cuidar da conservação dos nossos monumentos históricos, como se está fazendo na Metrópole, pois, de contrário, daqui a 50 anos já terá desaparecido tudo quanto ainda hoje resta”⁵¹. Apesar de a reunião ter terminado com o voto unânime do Conselho em favor das referidas obras de alargamento, o governador-geral da Colónia não deixou de manifestar o seu interesse na “restauração ou substituição de alguns monumentos históricos de Moçambique”⁵². Três anos mais tarde, a 16 de Fevereiro de 1943, o mesmo Conselho do Governo aprovou uma proposta de constituição de uma Comissão dos Monumentos e Relíquias Históricas de Moçambique, feita pela Repartição Técnica de Estatística⁵³, ficando as suas atribuições definidas e reguladas em diploma legislativo da colónia, publicado a 20 de Fevereiro⁵⁴. A nova comissão assumiria a responsabilidade por “investigar, classificar, restaurar e conservar os monumentos e relíquias da Colónia, divulgar o seu conhecimento arqueológico-histórico e promover a sua propaganda cultural e turística”, ficando encarregada de “propor ao Governo Geral a proclamação como «monumento» e «reliquia» da Colónia de edifícios, sítios e objectos”; sugerir a “aquisição de edifícios, sítios, ou objectos já proclamados ou a proclamar «monumento» ou «reliquia»”; aconselhar o Governador na definição das medidas necessárias para a sua “preservação, restauro ou reparação”; organizar o respectivo inventário; investigar a existência de novos edifícios,

⁵¹ *Ibidem*, p. 103.

⁵² *Ibidem*, p. 103.

⁵³ *Boletim Geral das Colónias*, n. 215, maio 1943, p. 122-124.

⁵⁴ *Boletim Oficial da Colónia de Moçambique*, I Série, n. 8, 20 fev. 1943. O Diploma nº 825 apresentava, no seu preâmbulo, a justificação para a constituição daquela comissão, revelando, também, o conjunto de questões que nessa época se associavam à preservação do património: “A necessidade de se garantir a conservação do património arqueológico e histórico da Colónia torna-se, de dia para dia, mais premente. À desatenção por ela se deve já a perda, sem remédio, de algumas das mais valiosas peças desse património, tais como as fortalezas de S. Caetano de Sofala e de S. Marçal de Sena, a desfiguração e o aviltamento, em utilizações indignas delas, de outras, bem como o desvio, para fora da Colónia, de antiguidades e relíquias históricas. Algumas vezes, é verdade, essa necessidade foi pressentida e medidas foram tomadas para a satisfazer. Assim: a criação de um museu na Ilha de Moçambique; a criação de um museu da beira; a classificação como monumento nacional da Praça de S. Sebastião de Moçambique. Destas tentativas, porém, nada resta. Simultaneamente, com a conservação, há que promover a valorização desse património, quer como testemunho de veneração pelo esforço colonizador das gerações passadas, quer como meio de cultura arqueológica e histórica, quer como motivo de interesse turístico”.

sítios ou objectos; instituir e administrar “museus ou colecções de arqueologia, história e etnografia”; e “divulgar o conhecimento arqueológico-histórico dos monumentos e relíquias da Colónia”, promovendo a sua “valorização e propaganda turística”⁵⁵. Seriam considerados para proclamação, como monumentos, “os sítios ou áreas de terrenos, tais como localidades, campos, cavernas ou grutas que contenham objectos de interesse antropológico, arqueológico ou histórico, ou que tenham sido teatro de sucessos históricos”; as “construções ou outras obras representativas de civilizações aborígenes ou de povos que tivessem ocupado o território anteriormente à chegada dos portugueses”; os “edifícios significativos da conquista e ocupação do território; edifícios que tenham sido lugar de sucessos históricos ou especialmente memorem personalidades de relevo da história da Colónia; edifícios oferecendo particular interesse arquitectónico”; os “objectos imóveis, naturais ou de fábrica humana, de interesse antropológico, arqueológico ou histórico”. Seriam finalmente considerados para proclamação como relíquias os “petroglifos, pedras desenhadas ou pintadas, instrumentos ou utensílios geralmente acreditados como tendo sido fabricados ou utilizados por aborígenes ou por qualquer povo que tivesse ocupado o território antes da chegada dos portugueses”; e as “armas, insígnias, emblemas, peças de indumentária, de mobiliário, de ornamentação ou adorno ou outros objectos móveis reputados antigos ou que ofereçam interesse antropológico, arqueológico, histórico ou etnográfico”⁵⁶. Pouco tempo depois, a 3 de Abril de 1943, foi publicada a portaria provincial nº 5093 que anunciava formalmente a primeira relação de monumentos e relíquias da colónia, na sua generalidade correspondentes a antigas fortificações e templos religiosos, maioritariamente localizados no Mossuril e nas Ilhas de Moçambique e Ibo⁵⁷.

⁵⁵ Ibidem. Com sede no Arquivo Histórico da Repartição Técnica de Estatística, a comissão seria composta pelo Director dos Serviços de Obras Públicas, o Chefe do Estado Maior, o Chefe dos Serviços de Instrução Pública, o Chefe dos Serviços de Estatística e o Chefe do Arquivo Histórico de Moçambique. Em 1966 os serviços foram transferidos para a sede da Direcção Provincial de Obras Públicas e Transportes (*Monumenta. Publicação da Comissão dos Monumentos Nacionais de Moçambique*, n. 3, 1967, p. 77).

⁵⁶ Ibidem; v. tb. *Boletim Geral das Colónias*, n. 215, maio 1943, p. 122-124; ibidem, n. 217, jul. 1943, p. 86-87.

⁵⁷ *Diário da República*, I Série, n. 291, 16 dez. 1947, p. 1314.

A actividade da comissão manteve-se relativamente desconhecida até 1964, ano em que inicia a publicação da revista anual *Monumenta*, doravante o instrumento privilegiado de divulgação do “conhecimento arqueológico-histórico” e de promoção da “propaganda cultural e turística”⁵⁸. Da leitura daquele primeiro número é possível inferir os tímidos progressos registados até àquele momento:

Procurando estruturar em moldes mais eficientes a montagem dos serviços desta Comissão, continuou-se durante o ano de 1964 a organizar o Tombo dos Monumentos e Relíquias, no que se refere a estudos histórico-arqueológicos e cadastro fotográfico, completando-se também o levantamento de diversos monumentos⁵⁹.

Debatendo-se, cronicamente, com uma manifesta insuficiência orçamental, a comissão dedicou-se, no essencial, a acções de sensibilização, junto das entidades competentes e da população em geral, para a necessidade de preservação e valorização do património; iniciativas de defesa e divulgação do património moçambicano, promovendo, nomeadamente, a sua musealização; e, sobretudo, operações de conservação, restauro e aproveitamento do património classificado. Até 1972 fizeram-se intervenções em fortificações e entrepostos militares, igrejas, mesquitas, cemitérios e núcleos urbanos, conferindo-se especial atenção aos valores patrimoniais da Ilha de Moçambique⁶⁰. Na cidade de Lourenço Marques, destacou-se, em 1970 e 1971, o restauro da Casa Amarela, antiga residência oficial do governador do distrito, construída em 1787, e que agora seria adaptada para instalação do Museu da Cidade⁶¹; a deslocalização da antiga Casa de Ferro para

⁵⁸ *Monumenta. Publicação da Comissão dos Monumentos Nacionais de Moçambique*, n. 1, 1964, p. 5.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 73. Em 1948, Ferreira Mendes, Presidente da Comissão Central dos Monumentos de Moçambique, resumia, assim, a actividade daquela instituição, em entrevista ao *Notícias*, de Lourenço Marques: “A Comissão dos Monumentos Históricos começou por inventariar os monumentos da Colónia. Para a redacção desse inventário foi-nos muito útil o relatório do tenente Caetano Montês – que ao estudo da questão se tem dedicado com o maior empenho. Feitos o inventário e a classificação dos monumentos, a nossa principal preocupação foi trazer até nós uma pessoa entendida nestes assuntos para inspeccionar os monumentos classificados”. Tratava-se do arquitecto Areal da Silva, da “Direcção Geral das obras de reconstituição dos monumentos nacionais”, que coligiu relatórios sobre os principais monumentos classificados (*Boletim Geral das Colónias*, n. 272, fev. 1948, p. 75-77).

⁶⁰ *Ibidem*, n. 1-8, 1964-1973.

⁶¹ *Ibidem*, n. 7, 1971, p. 96; *ibidem*, n. 8, 1972, p. 97.

o terreno adjacente ao Jardim Vasco da Gama, junto ao Hotel Clube, a fim de vir a acolher o Museu Geográfico Gago Coutinho e Sacadura Cabral⁶²; e, finalmente, o apoio prestado ao Museu Histórico e Militar e ao Gabinete Medalhístico e de Numismática, sedeados no arquivo histórico daquela cidade⁶³.

A ESTAÇÃO CENTRAL DE MAPUTO COMO MONUMENTO DE MOÇAMBIQUE

Julgamos ter conseguido demonstrar que, não obstante as disposições do diploma legislativo de Fevereiro de 1943, que previam a proclamação como monumentos de “edifícios oferecendo particular interesse arquitectónico”, a verdade é que até à década de 70 do século XX a ideia de monumento em Moçambique parece estar muito associada, por um lado, a artefactos comemorativos, sobretudo estatuária, erigida com o objectivo expresso de evocar a memória de acontecimentos e personalidades celebradas pela gesta histórica da nação, que alicerça a constituição da identidade de um povo⁶⁴. Por outro lado, aparentava remeter para o conceito de monumento histórico, tal como ele foi teorizado por Alois Riegl, correspondendo a uma construção humana, realizada sem a intenção de vir a adquirir um “destino memorial”, mas que, com a passagem do tempo, se converte em objecto de culto, referenciado num determinado quadro histórico, que a memória colectiva assume querer preservar⁶⁵. No caso específico desta colónia ultramarina, assumiam essa função os achados arqueológicos da história pré-colonial moçambicana e o conjunto de edificações militares e religiosas que sinalizavam a fase inicial da colonização portuguesa

⁶² Ibidem, n. 8, 1972, p. 97; ibidem, n. 9, 1973, p. 74.

⁶³ Ibidem, n. 7, 1971, p. 96.

⁶⁴ Mencione-se, a título de exemplo, o monumento comemorativo da intervenção de Portugal na Grande Guerra, erigido em Lourenço Marques, na Praça Mac-Mahon, em 1935, com o objectivo de exaltar “o heroísmo de marinheiros e soldados europeus e dos valorosos e dedicados soldados africanos, que sustentaram a longa e áspera campanha nos vastos territórios ao norte de Moçambique” (*Boletim Geral das Colónias*, n. 67, jan. 1931, p. 166-170). Saliente-se, ainda, a estátua (ou monumento) erigida em memória de Mouzinho de Albuquerque, inaugurada em 1940 (no quadragésimo quinto aniversário do feito de Chaimite), como elemento central da praça que também tinha o seu nome (ibidem, n. 188, fev. 1941, p. 112) e a estátua de homenagem a António Enes, inaugurada a 8 de Setembro de 1910 (Alexandre Lobato, *Lourenço Marques, Xilunguine. Biografia da Cidade*, Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1970, p. 43).

⁶⁵ Françoise Choay, op. cit., p. 23-25.

entre os séculos XVI e XVIII⁶⁶. O mesmo não sucedia com o conjunto de construções arquitectónicas que estiveram na génese do desenvolvimento urbanístico de Lourenço Marques, onde pontificava a presença incontornável da Estação Central dos Caminhos de Ferro, em tempos considerada o principal valor arquitectónico da colónia, mas que, porventura, pela trivialidade da sua função, não estava em condições de aceder “à classe dos monumentos”⁶⁷. Só em 1973 foram anunciadas novas proclamações, pela Comissão dos Monumentos Nacionais de Moçambique, onde constam algumas daquelas edificações iniciais, nomeadamente a Casa de Ferro, o Edifício Vila Jónia, o Edifício do Hotel Clube, o primeiro Edifício da Câmara Municipal, o Palácio da Ponta Vermelha e o Edifício do Gaveto da Av. da República/Rua da Imprensa⁶⁸.

Tudo aponta para que, até ao momento da independência de Moçambique, a gestão do património ferroviário activo se tivesse mantido à guarda exclusiva do Conselho de Administração dos Portos, Caminhos-de-ferro e Transportes, tal como ficara determinado, em 1933, pela Portaria nº 1915-A, de 25 de Março, que, para aquele efeito, considerava património “todos os bens móveis e imóveis do «estabelecimento» e acessórios, dos armazéns e depósitos de materiais, e dos restantes valores dos activos nas Divisões e Inspecções de Exploração da Direcção dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro”⁶⁹. Após a independência nacional, os

⁶⁶ Em 1955 publicava-se uma portaria do Ministério do Ultramar que classificava todo o núcleo urbano da Ilha de Moçambique (“com excepção da zona ocupada por construções sem carácter permanente que a respectiva Câmara Municipal delimitar”) imóvel de interesse público atendendo à sua importância “sob os aspectos artístico, histórico e turístico” (*Boletim Geral do Ultramar*, n. 359, maio 1955, p. 112-115).

⁶⁷ Françoise Choay, op. cit., p. 13.

⁶⁸ Cf. *Monumenta. Publicação da Comissão dos Monumentos Nacionais de Moçambique*, n. 9, 1973, p. 74.

⁶⁹ Cf. *Regulamento geral da administração do património, sua fiscalização superior e da contabilidade da direcção dos serviços dos portos e caminhos de ferro da colónia. Aprovado por portaria nº 1915-A, de 25 de Março de 1933*, Lourenço Marques, Imprensa Nacional, 1933, p. 9-11. Em 1926, os trabalhos de construção de novas oficinas era assegurado pelo orçamento da Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro. Decidiu-se, nessa ocasião, construir essas oficinas fora da zona da estação, “embora ligadas ao caminho de ferro [...]. O terreno, em que presentemente se encontram as oficinas e as casas dos trabalhadores, graças à mudança em projecto, oferecerá um campo maior ao movimento da estação que ficará sendo a mais espaçosa do Sul de África (*Boletim Geral das Colónias*, n. 17, nov. 1926, p. 203). Em 1953, o relatório anual da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes dava conta do bom estado de conservação em que se encontravam os edifícios de Lourenço Marques, graças a trabalhos de reparação constantes (*Relatório do Ano Económico de 1953*, Lourenço Marques, 1955, p. 174). Em 1955

serviços ferroviários passariam por um período de grande turbulência e incerteza, decorrente da fuga maciça de quadros técnicos (e sua substituição por novos e inexperientes quadros moçambicanos), que teve reflexo nos níveis de eficiência da instituição e no volume de tráfego da região, mas também motivada pela crescente instabilidade política e militar que teve um forte impacto na retracção da economia moçambicana e na degradação e destruição das suas principais infraestruturas e monumentos, por vezes resultantes de deliberado vandalismo ideológico⁷⁰. No período de governação sob inspiração marxista (1975-1986), o património colonial daquele país terá sido objectivamente marginalizado, assumido como um legado pesado,

indicava como obras de conservação de edifícios algumas “reparações de retretes na estação central” (ibidem, de 1955, Lourenço Marques, 1956, p. 225). Em 1958 mencionava-se a “ampliação do corpo central do edifício da estação de Lourenço Marques” que seria paga pelo fundo de melhoramentos (ibidem, de 1958, Lourenço Marques, [1959], p. 127-128). Em 1959, a conclusão das obras de ampliação e a pintura da sala do conselho e do exterior da estação «C», de Lourenço Marques (ibidem 1959, Lourenço Marques, [1960], p. 129-130). Em 1967 um relatório externo da empresa francesa SOFRERAIL indicava: “A conservação dos imóveis existentes e que nos foi dado visitar está assegurada de maneira perfeita, e não parece oferecer qualquer problema especial” (*Estudo sobre os serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes*, t. 4, v. 1: *Caminhos de Ferro*, Paris, SOFRERAIL, 1967, p. 36). Em 1970, por ocasião das comemorações do 75º aniversário do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, foi finalmente colocado, no átrio da Estação Central, o Escudo de Armas Nacionais, considerado, pelo Director dos Serviços, Fernando Seixas, “uma peça de Arte de muita beleza, que vem enriquecer o património artístico da nossa Estação Central. Construída que foi esta Estação Central, no período de 1909 a 1910, em substituição da de madeira e zinco da companhia concessionária, entendeu o Governador-Geral de então, Major de Engenharia Alfredo Augusto Freire de Andrade, que ficaria bem para remate do pórtico da nova Estação, que nela fossem colocadas as Armas Nacionais, como afirmação de certeza nos destinos desta portuguesíssima parcela da Nação. O Ministro e Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, apoiando calorosamente a sugestão, mandou então que semelhante trabalho fosse executado em Lisboa, em mármore de liós, por um dos melhores artistas da época, segundo desenho que se encontra actualmente no Arquivo Histórico Ultramarino. Em 1911 o Escudo de Armas foi embarcado para Lourenço Marques, mas, por razões que se desconhecem, não chegou a ser colocado, perdendo-se, e só recentemente foi encontrado, felizmente que em condições de recuperação total” (*Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique*, Suplemento, jul. 1970, p. 19-20).

⁷⁰ Cf. Júlio Vanmali Bica, *Economia e política em transição. Estudo do caso CFM-Sul (1964-1980)*, dissertação apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para a obtenção do grau de licenciatura em História da Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, 1996, p. 61-64; v. tb. Brigitte Lachartre, *De Lourenço Marques à Maputo*, Paris, Karthala, 2000, p. 63-64; Nelson João Pedro Saúde, *Crónica de uma integração perfeita. O caso da privatização da gestão dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (2000-2005)*, dissertação apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre de Sociologia, São Paulo, 2010, p. 38-53.

associado a uma época de dominação humilhante para o povo africano⁷¹. O novo estado independente afirmar-se-ia pela evocação do património cultural da comunidade moçambicana, agora entendido como uma das formas de manifestação das relações de produção estabelecidas entre os homens⁷². Em 1977 foi criado o Serviço Nacional de Museus e Antiguidades, destinado a “impulsionar o desenvolvimento da arqueologia e divulgação do património cultural à escala nacional”. Nos anos seguintes foi lançada a Campanha de Preservação e Valorização Cultural (1979), visando a alicerçar a “construção da nova sociedade”; foi criado o Arquivo do Património Cultural, em articulação com uma nova rede de “arquivos do património provinciais e distritais” (1980), e foi lançado um programa de “formação de agentes de preservação e valorização cultural”⁷³. Em 1983, a Direcção Nacional do Património Cultural assumiu a responsabilidade pela gestão do património tangível e intangível, criando, “entre outros, o Museu Nacional de Etnologia e o Gabinete de Conservação e Restauração dos Monumentos da Ilha de Moçambique”⁷⁴. Simultaneamente, lançou uma iniciativa inédita, ao incentivar o “estudo para a protecção do Centro Histórico (Baixa)”, sinalizando, desse modo, a incorporação do espaço urbano no conceito de património histórico, merecedor de valorização⁷⁵. Cinco anos mais tarde, foi publicada a Lei n.º 10/88, de 22 de Dezembro, que vinha uniformizar o conjunto de legislação fragmentária, determinando a criação do Conselho Nacional do Património Cultural e enquadrando o regime de “protecção legal dos bens materiais e imateriais do património cultural moçambicano”. O seu preâmbulo deixava perceber, claramente, o entendimento que os novos responsáveis políticos faziam da necessidade de preservação do património nacional:

No património cultural está a memória do Povo, a sua protecção assegura a perenidade e a transmissão às gerações futuras não só do legado histórico, cultural e artístico dos nossos antepassados como também das conquistas, realizações e valores

⁷¹ Brigitte Lachartre, op. cit., p. 70-80.

⁷² Albino Pereira de Jesus Jopela, *Custódia tradicional do património arqueológico na província de Manica: experiências e práticas sobre as pinturas rupestres no distrito de Manica, 1943-2005*, dissertação apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para a obtenção do grau de Licenciatura em História da Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, 2006, p. 26-27.

⁷³ Idem, ibidem, p. 27.

⁷⁴ Idem, ibidem, p. 28.

⁷⁵ Luigi Corvaja, op. cit., p. 63.

contemporâneos. É rica e vasta a produção cultural do Povo moçambicano, mas ela está também sujeita a múltiplos riscos. A deterioração, desaparecimento ou destruição de qualquer parcela do património cultural constitui uma perda irreparável, competindo aos diversos organismos públicos e privados e aos cidadãos em geral, a responsabilidade de impedir este processo de empobrecimento do nosso país. Importa, assim, assegurar aos bens do património cultural a necessária protecção⁷⁶.

No âmbito dessa nova lei, o estado moçambicano assumia, entre outras, a responsabilidade por “promover através dos órgãos locais a protecção, conservação, valorização e revitalização de bens classificados situados no seu âmbito territorial integrando as referidas medidas nos seus planos de actividades”; “promover acções que visem atribuir a cada bem classificado uma função que o integre na vida social, económica, científica e cultural da comunidade”; e “estimular a fruição do património cultural e a participação popular na protecção e conservação dos bens culturais”⁷⁷. Determinava, por isso, com efeitos imediatos, a classificação dos seguintes bens patrimoniais: “todos os monumentos e elementos arqueológicos”; “todos os prédios e edificação erguidos em data anterior ao ano de 1920, ano que marca o fim da 1.ª fase da resistência armada à ocupação colonial”; “todos os bens culturais móveis importados ou fabricados em data anterior a 1900”; “os arquivos da Frente de Libertação de Moçambique e a documentação do conjunto dos movimentos nacionalistas moçambicanos”; e “as principais bases operacionais da Frente de Libertação de Moçambique durante a luta armada de libertação nacional”⁷⁸. Ao determinar explicitamente a protecção dos prédios e edifícios construídos em data anterior a 1920 (intencionalmente mencionado como o “ano que marca o fim da 1.ª fase da resistência armada à ocupação colonial”), a verdade é que ficava salvaguardada toda a herança patrimonial do regime colonial, edificado durante as primeiras fases de ocupação do território. No caso de Lourenço Marques, de que agora nos ocupamos, em particular, isso significava que toda a baixa da cidade, urbanizada, como vimos anteriormente, pelos denominados “pioneiros” portugueses, era agora considerada, objectivamente, património cultural de Moçambique.

⁷⁶ *Colectânea de legislação cultural de Moçambique*, Maputo, Direcção Nacional da Cultura, 2007, p. 11.

⁷⁷ *Ibidem*, p. 13.

⁷⁸ *Ibidem*, p. 14.

A mencionada iniciativa legislativa teve, apesar de tudo, um efeito prático pouco expressivo. Em 2000, Brigitte Lachartre denunciava o estado de degradação e abandono do património edificado de Maputo, sobretudo na baixa da cidade, reconhecendo que a política nacional de conservação tardava em ser aplicada⁷⁹. Seria, porventura, reflexo da manifesta incapacidade do estado moçambicano de dispor dos recursos financeiros necessários para um investimento cultural de tamanha dimensão, num país onde persistiam índices calamitosos de pobreza e que se debatia, quotidianamente, com a urgência de solucionar problemas bem mais prioritários e prosaicos. Porém, surgiu num contexto em que parecia emergir, na sociedade moçambicana, uma nova consciencialização para esta problemática concreta da preservação do património. Como destacou Luigi Corvaja, no decurso do ano de 1989, um grupo de estudantes da Faculdade de Arquitectura e Planeamento Físico da Universidade Eduardo Mondlane publicou um artigo na imprensa intitulado “O nosso património: vamos preservá-lo ou não?”, em resposta a “um novo “atentado” ao património arquitectónico da cidade, provocado por uma violenta intervenção de reestruturação que se consumava no interior de uma das obras mais interessantes do ponto de vista arquitectónico e historicamente mais significativa: o edifício dos Correios da Baixa da Cidade. Os redactores mostravam aos leitores que muitos outros edifícios tinham sofrido semelhantes arbitrariedades, que outros até tinham sido destruídos e que ainda outros se encontravam, desde há muitos anos, em condições de degradação já irreversíveis⁸⁰. Para o arquitecto italiano, colaborador da Universidade Eduardo Mondlane, ao abrigo do Programa de Cooperação Interuniversitária com os países em vias de desenvolvimento do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Itália, este era um sinal de que a breve trecho seria possível viabilizar “positivas intervenções de conservação e reestruturação e a inadiável urgência de realizar, no mínimo, um

⁷⁹ Brigitte Lachartre, op. cit., 65. De acordo com a Agência Lusa, citada pelo *weblog Moçambique para todos*, a situação mantinha-se em 2006: “A maioria dos edifícios e monumentos antigos em Moçambique encontra-se em avançado estado de degradação, devido à incapacidade financeira do Estado moçambicano para as obras de restauro. A situação mais crítica é a da Ilha de Moçambique, declarada património da humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO), uma vez que a maioria dos seus monumentos está em ruínas (http://macua.blogs.com/moambique_para_todos/2006/06/china_vai_forma.html, consultado a 28 jun. 2011).

⁸⁰ Luigi Corvaja, op. cit., p. 63.

censo com a catalogação e a análise dos edifícios históricos considerados de apreciável valor e de particular qualidade arquitectónica⁸¹. Na prossecução desse recente desígnio nacional, o país tem contado com a cooperação de um conjunto de instituições internacionais. Para além do apoio da UNESCO, do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS), da República Portuguesa e dos Países Baixos⁸², temos notícia de um protocolo de cooperação assinado entre os governos moçambicano e da República Popular da China, que contempla o financiamento de algumas instituições culturais e permite, aos técnicos moçambicanos, receberem formação em restauro e conservação de edifícios antigos⁸³. Também a Universidade Eduardo Mondlane, para além do já mencionado programa de cooperação interuniversitária que mantém com a Universidade de Roma “La Sapienza”, mantém uma colaboração estreita com a universidade canadiana do Athabasca, para “o desenvolvimento de acções conducentes à preservação do património cultural” moçambicano⁸⁴. Desconhecemos, na sua totalidade, o resultado prático desse apoio prestado à cultura daquele país. Parece-nos, todavia, que a Estação Central de Maputo tem sido poupada a esse cenário de degradação patrimonial. Mantendo, ainda hoje, a sua funcionalidade original, continua a ser beneficiada por múltiplos projectos de modernização, que lhe permitem dar resposta às exigências contemporâneas do serviço ferroviário, e por frequentes intervenções de conservação e restauro promovidas pela administração da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), nem sempre merecedoras de aprovação consensual. Refira-se, a propósito, a asserção de Luigi Corvaja, em 1998, considerando que, não obstante as condições gerais do edifício serem muito razoáveis, não podia deixar de salientar a adulteração do “antigo equilíbrio cromático da fachada”, introduzida por uma intervenção de restauro recente⁸⁵. Isso não impediu, todavia, que, no ano 2009, a conceituada revista americana *Newsweek* atribuísse à Estação Central de Maputo o sétimo lugar no *ranking* das mais belas estações ferroviárias do mundo, admitindo que seria, muito

⁸¹ Idem, *ibidem*, p. 63.

⁸² *Notícias*, Maputo, 27 jan. 2009.

⁸³ Cf. http://macua.blogs.com/moambique_para_todos/2006/06/china_vai_forma.html, consultado a 28 jun. 2011.

⁸⁴ Cf. *Notícias*, Maputo, 5 nov. 2007.

⁸⁵ Luigi Corvaja, *op. cit.*, p. 101.

provavelmente, a mais bela do continente africano⁸⁶. Para essa selecção terão sido determinantes a qualidade do seu traçado arquitectónico e o seu bom estado de conservação⁸⁷. Inexplicavelmente, a autoria da obra surge ali atribuída ao celebrado engenheiro francês Gustave Eiffel, equívoco posteriormente disseminado, de forma viral, em diversos órgãos de comunicação social e fóruns da comunidade internauta, onde também se reproduziram, espontaneamente, as mais emocionadas manifestações de orgulho nacional pela distinção atribuída a este grande ícone da cidade, “espécie de monstro semiadormecido”, referenciado como “um dos lugares onde inequivocamente repousa a alma da cidade”⁸⁸. O velho edifício, obra emblemática da engenharia portuguesa, projectada por Lisboa de Lima, no arranque do desenvolvimento urbano de Lourenço Marques, reconquistou, assim, o brilho de outros tempos, agora ampliado pelo *marketing* agressivo dos escaparates turísticos mundiais, assumindo-se, inequivocamente, como o monumento histórico mais significativo da cidade e que, para além de continuar a assegurar a gestão do tráfego ferroviário (“um dos motores da economia da região e do país”), se transformou, gradualmente, num verdadeiro espaço de cultura, onde têm lugar os mais diversos eventos artísticos e sociais⁸⁹. Actualmente as suas instalações estão também dotadas de serviços complementares, prestados por uma agência bancária, uma agência de turismo, uma tabacaria e um restaurante. Nas suas imediações proliferam ainda alguns negócios paralelos, aparentemente ilícitos, mas que conferem uma ambiência peculiar àquela infraestrutura. Trata-se, segundo um jornal local, de “um conjunto de pessoas que se servem do espaço para ganhar o seu sustento, uns vendem pães, outros montaram barracas com diversos produtos. Os mais notáveis são os que lavam carros”⁹⁰. Para um futuro próximo, projecta-se, para aquele espaço, a criação do Museu Nacional Ferroviário.

⁸⁶ V. <http://www.newsweek.com/2009/01/09/stations-a-destination-that-matches-the-journey.html#>, consultado a 28 jun. 2011.

⁸⁷ *A Verdade*, 27 fev. 2009, p. 2.

⁸⁸ Veja-se, a título de exemplo, o *weblog O Machibombo*, <http://omachibombo.blogspot.com/2011/05/estacao-dos-cfm.html>, consultado a 28 jun. 2011.

⁸⁹ Realizam-se, com frequência, naquele local, concertos musicais, exposições de arte, desfiles de moda e encontros técnicos e científicos. Em Abril de 2010 acolheu a sexta reunião anual do Maputo Corridor Logistics Initiative (MCLI).

⁹⁰ *A Verdade*, 26 mar. 2010, p. 10.

Em 2010 a Estação Central de Maputo recebeu honras de Estado na passagem do centenário da sua inauguração. Armando Guebuza, Presidente da República de Moçambique, presente nas cerimónias oficiais, ladeado por membros do governo, autarcas locais e representantes do corpo diplomático ali acreditado, enalteceu aquela “obra de grande valor histórico, cultural e arquitectónico”, peça estruturante da rede infraestrutural ferroviária, unanimemente invocada como símbolo legítimo do desenvolvimento económico nacional, e “testemunha silenciosa da forma como se estruturaram e se desenvolveram as relações entre os moçambicanos e povos doutros países, num percurso que nem sempre convergiu com a sua agenda de dignidade, auto-estima e bem-estar”⁹¹. Para além do descerramento de uma lápide comemorativa nas instalações do edifício, o programa oficial incluiu também a inauguração de uma exposição fotográfica alusiva ao passado histórico dos caminhos-de-ferro moçambicanos; a apresentação de novas carruagens para transporte de passageiros; e, especialmente destacado, o lançamento da iniciativa governamental “O Património é Nosso”, destinada a sensibilizar a população moçambicana para a importância da conservação e valorização do património nacional⁹². A grande novidade dessa acção de preservação preventiva foi a colaboração prestada, na sua implementação, por um conjunto significativo de empresas públicas (Linhas Aéreas de Moçambique, Transportes Públicos de Maputo, Electricidade de Moçambique, Petromoc, entre outras). No mesmo ano, a resolução do Conselho de Ministros nº 12/2010, de 2 de Junho, aprovou a nova política nacional de monumentos, atendendo às “dimensões sócio-cultural, histórica, espiritual, estética e científica que lhe são inerentes e havendo necessidade de assegurar a sua conservação e valorização, com vista à preservação do património cultural de Moçambique e a consolidação da Identidade Nacional”⁹³. O monumento é entendido, nesse documento, como símbolo de memória e objecto de fruição pública que deve ser preservado, divulgado e utilizado na “educação patriótica dos cidadãos”⁹⁴. Consideram-se monumentos: as “construções e estruturas arqueológicas”; as “construções e outras obras representativas de

⁹¹ *Notícias*, Maputo, 20 mar. 2010.

⁹² *O País online*, 22 mar. 2010, <http://www.opais.co.mz/index.php/internacional/38-economia/5482-cfm-investiu-mais-de-50-milhoes-de-dolares-em-2009.html>, consultado a 28 jun. 2011.

⁹³ *Boletim da República*, I Série, n. 22, 2 jun. 2010, p. 133.

⁹⁴ *Ibidem*, p. 134.

sociedades pré-coloniais, tais como amuralhados, ruínas swahili, zimbabwes e outras”; as “obras de arte implantadas em praças públicas ou concebidas como parte de arranjos urbanísticos”; os “edifícios de valor histórico que testemunham a convivência no nosso espaço territorial de diferentes culturas e civilizações tais como santuários, templos hindus, mesquitas, igrejas e capelas, antigas fortalezas, outras obras de defesa, edifícios públicos e residências do tempo da implantação colonial, da época dos prazeiros, das companhias majestáticas ou mais recentes”; e os “edifícios de particular interesse arquitectónico”⁹⁵. Surge ainda prevista a figura de “conjunto”, referente a “grupos de edifícios que devido à sua arquitectura, à sua homogeneidade ou à sua inserção na paisagem tenham importância sob o ponto de vista histórico, artístico, científico, ou outro”⁹⁶. São abrangidos por este conceito as cidades antigas, as zonas antigas das principais cidades e “outros núcleos urbanos antigos como o Ibo e a Ilha de Moçambique”⁹⁷. A nova disposição regulamentar determina, por fim, a elaboração de um “Inventário Nacional de Monumentos, Conjuntos e Sítios, a ser feito de forma sistemática e permanentemente actualizado, para garantir a identificação dos Imóveis protegidos por lei e para permitir a sua incorporação no processo de planeamento físico”⁹⁸.

CONCLUSÃO

O património edificado pelos portugueses nas antigas possessões ultramarinas tem merecido, nos últimos tempos, a atenção de um grupo crescente de académicos especializados que parece coexistir, naqueles países, com uma nova orientação política para a salvaguarda desse património, depois da consolidação dos processos de independência nacional, nomeadamente da sua reestruturação económica, e da superação de alguns preconceitos ideológicos, relativos ao período de domínio colonial. No caso específico de Moçambique, foram dados passos muito significativos nesse esforço conjunto de preservação e valorização, muito embora continue a pairar sobre parte considerável dessa herança patrimonial a ameaça de degradação irreversível. A Ilha de Moçambique surge, nesse contexto, como um exemplo

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ Ibidem.

⁹⁷ Ibidem.

⁹⁸ Ibidem, p. 135.

paradigmático. Depois de receber a prestigante classificação de Património Histórico da Humanidade, atribuída pela UNESCO (1991), e apesar da colaboração oferecida por alguns parceiros internacionais, empenhados na sua conservação, mantém-se o risco de colapso de alguns dos edifícios que compõem a denominada “cidade de pedra”, contemporânea dos tempos iniciais da colonização portuguesa. Apesar de tudo, a visibilidade acrescida que lhe foi atribuída com aquela distinção mundial, porventura reforçada com a recente integração nas 7 Maravilhas de Origem Portuguesa em África (no âmbito do concurso realizado em Portugal para a eleição das 7 Maravilhas de Origem Portuguesa no Mundo), tem contribuído para o crescente aproveitamento económico dos fluxos turísticos internacionais associados à fruição cultural. O Governo moçambicano, conhecedor do potencial desse nicho de mercado em expansão, muito bem identificado no *Plano Estratégico para o Desenvolvimento de Turismo em Moçambique (2004 – 2013)*, já manifestou a pretensão de candidatar novos locais para integração no selecto grupo do património classificado pela UNESCO⁹⁹.

Não sabemos se a “baixa” de Maputo, enquanto conjunto urbano tipificado, ou a própria Estação Central dos Caminhos de Ferro, enquanto exemplar notável de arquitectura colonial, constarão de candidaturas futuras. Sabemos, porém, que esse património material edificado tem vindo a ser progressivamente inventariado e estudado, sendo recorrentemente reclamada a sua preservação e valorização. Conhecemos também a ligação afectiva de uma parte significativa da população moçambicana a essa herança secular, entendida como valor de relevância insubstituível do padrão identitário daquela nacionalidade. E essa é, seguramente, a melhor garantia de preservação do património colectivo.

⁹⁹ *Notícias*, Maputo, 27 jan. 2009.